

133009

**ANTP**

ASOCIACION NACIONAL DE  
TRANSPORTE PRIVADO, A.C.

" USUARIOS DEL TRANSPORTE DE CARGA "

DEPT. OF TRANSPORTATION  
DOCKETS

01 JUN 21 AM 11:06

**MRS. DAVE LONGO.**

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE LOS  
ESTADOS UNIDOS  
OFICINA DE ASUNTOS PUBLICOS  
WASHINGTON, D.C.

REF: Reglas de Operación del Departamento  
de Transportes de EUA.

**MRS. LONGO:**

FMCSA-98-3299-42  
FMCSA 98-3297-49  
FMCSA-98-3298-41

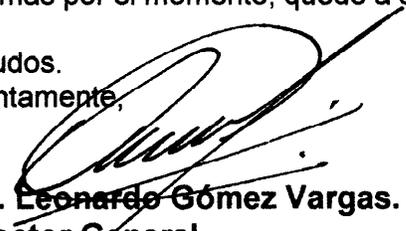
Me dirijo a usted para saludarlo y manifestarle nuestros comentarios a las Reglas de Operación publicadas por el Departamento de Transportes de Estados Unidos, para que ingresen vehículos mexicanos mismas que se pretenden incorporar en el CFR 49 partes 368,387,365 y 385, me permito hacerle de su conocimiento los siguientes temas que consideramos relevantes:

- Primeramente manifestarle nuestra coincidencia en la revisión físico-mecánica de fabricación de las unidades que estarían pasando la frontera de los Estados Unidos, ya que son similares en cuanto a los estándares de calidad.
- Reiterar nuestra negativa a la propuesta de regular bajo la leyes laborales norteamericanas a los operadores de las empresas transportistas mexicanas, ya que no deberán estar sujeta a su normatividad laboral por considerarse como agentes de negocios.
- Representatividad legal en cada estado de "operación", al respecto el TLCAN, señala que ninguna parte exigirá dicha representatividad como condición para la prestación del servicio.
- La extralimitación de facultades en la inspección de seguridad a las empresas transportistas, debido a la propuesta de revisión de documentos financieros y contables.
- El cumplimiento de los principios establecidos en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte como son el de Trato Nacional, Nación más Favorecida, y Reciprocidad Comercial.

En virtud de lo anterior, anexo a la presente nuestros comentarios en extenso a fin de que sean tomados en cuenta para la elaboración del documento final que se remitirá al Departamento de Transporte de Estados Unidos.

Sin más por el momento, quedo a sus más apreciables órdenes.

Saludos.  
Atentamente,

  
**Ing. Leonardo Gómez Vargas.**  
**Director General**

c.c.p..-Mesa Directiva.- ANTP

José Ma. Rico No. 230  
Col. Del Valle  
03100 México, D.F.  
Tel: 5534.35.98 5534.40.56  
Fax: 5534.24.86  
E-mail: antp@infosel.net.mx

## ANÁLISIS DE CORRELACIÓN DE LAS REGLAS DE OPERACIÓN ESTADOUNIDENSES PARA EL TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO

Reglas o Regulaciones del TLCAN				
EUA	MÉXICO	CANADA	OBSERVACIONES SCT	OBSERVACIONES ANTP
<p><b>VEHICULO</b></p> <p>1. Solicitud requisitada en original y copia, a máquina o impresa, en Inglés, completa y clara, formato OP-1(MX) para operar todo el territorio de los EUA o formato OP-2 para operar en la zona comercial americana fronteriza, las cuales deberán acompañarse de los formatos BOC-3 designación de un representante legal en cada uno de los Estados en que va a operar en EU y la MCS-150, datos del transportista con recibo de pago de US\$300.00 por cada tipo de registro [49 CFR 360.3 (f)].</p>	<p>1. Solicitud debidamente requisitada en español en el formato DGAF N01 (7° del RAFSA).</p>	<p>De acuerdo con la información del Sr. Frank Ritchie, Jefe de Proyectos Regulatorios Especiales Internacionales de la Dirección de Materiales Peligrosos del Ministerio de Transporte de Canadá, quien en relación a las reglas de operación que fueron publicadas en el Registro Federal de los Estados Unidos, comentó que los requisitos para el ingreso de los transportistas Canadienses a territorio Estadounidense, se realiza en una forma muy sencilla.</p> <p>Las aduanas son informadas por medios electrónicos antes de que un embarque Canadiense arribe a la frontera de Estados Unidos, éstas cuentan con un registro de los transportistas Canadienses, el cual incluye información relativa a las compañías de procedencia, placas, tipo de transporte, lipo de carga y la documentación referente a las certificaciones, registros, trámites o autorizaciones que solicita el Gobierno de Estados Unidos para internarse en ese País.</p>	<p>El punto 2 que se refiere a la Inspección de Seguridad, en virtud de que se trata que Inspectores del DOT llevan a cabo auditorias a las empresas mexicanas para verificar el estado que guardan los vehículos y sus conductores, se considera una práctica discriminatoria y de violación al principio de Trato Nacional del TLCAN y a la soberanía de México, puesto que esto solamente se aplica al estado de California y no para el resto de los estados, gobierno federal y de Canadá</p> <p>Sin embargo, lo que si efectúan a los transportistas estadounidenses después de otorgar las autorizaciones, es una inspección Bianual y no de 18 meses, como lo proponen para los transportistas mexicanos, donde revisan los registros y procedimientos de mantenimiento y conservación de los vehículos, así como los historiales de los conductores, además de los aspectos financieros y contables de las empresas.</p> <p>Por otra parte, se tiene conocimiento que tanto para el Transporte Marítimo y Aéreo, los EUA y no llevan a cabo tales auditorias a las empresas mexicanas que operan con aviones y barcos en el territorio estadounidense y tampoco aplican estas reglas a los transportistas canadienses.</p>	<p><b>Punto 1 EUA</b> Se requiere definir por parte de EUA cuando se refieren a la "operación" de las empresas transportistas mexicanas al solicitar representatividad en cada estado, ya que falta dicho formato BOC-3 El TLCAN al respecto señala:</p> <p><b>Artículo 1205 (del TLCAN) Presencia Loca, pagina 420 dice.</b> <u>Ninguna parte exigirá a un prestador de servicios de otra de las partes que establezca o mantenga una oficina de representación ni ningún tipo de empresa, o que sea residente en su territorio como condición para la prestación transfronteriza de un servicio.</u></p> <p>Como lo pide en los formatos BOC-3 designación de un representante legal en cada uno de los estados en que va ha operar en USA</p> <p><b>Artículo 1206. Reservas (TLCAN)</b> 1.-Los Artículos 1202, 1203 y 1205 no se aplicarán a: a) cualquier medida disconforme existente que sea mantenida por: i) una Parte a nivel federal, tal como se indica en su lista el Anexo I</p> <p><b>Artículo 1207 (TLCAN)restricciones cuantitativas</b> 1. Cada una de las partes indicará en su lista de Anexo V cualquier restricciones cuantitativas que mantenga a nivel federal 2. Cada una de las partes indicará en su lista del Anexo V, dentro de un año a partir de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, las restricciones cuantitativas que, no incluyendo a los gobiernos locales, mantenga un estado o provincia. <b>Para México en materia de autotransporte en el Anexo I del</b></p>

## ANÁLISIS DE CORRELACIÓN DE LAS REGLAS DE OPERACIÓN ESTADOUNIDENSES PARA EL TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO

Reglas o Regulaciones del TLCAN				
EUA	MÉXICO	CANADA	OBSERVACIONES SCT	OBSERVACIONES ANTP
<p>2. El registro dependerá de la Evaluación de Seguridad establecida: (empresa transportista conductores y vehículos) [49 CFR PART 365 (365.507)].</p>	<p>2. La autorización o permiso del SAF, dependerá de cumplir los requisitos del art. 7 del RAFSA, además de la verificación técnica de condiciones físico-mecánica y emisiones contaminantes del vehículo, en un plazo no mayor a 30 días naturales y para casos especiales no mayor a 45 días naturales (9º de la LCPAF).</p>			<p>artículo 1205, 1206 reservas y 1207 lista anexa V del TLCAN por parte de USA para México no contempla presencia local, ninguna reserva, ni restricciones cuantitativas, por lo que solicitar el formato BOC-3 designación de un representante legal en cada uno de los Estados en que se va operar en USA , consideramos es una practica discriminatoria y de violación al TLCAN, generando costos adicionales a las compañías mexicanas</p> <p><b>Punto 2 EUA</b> Estamos de acuerdo con la SCT en este punto en cuanto a la inspección de seguridad es una violación al principio de Trato Nacional al aplicarse solo en california y no a los demás estados de USA y CANADA, ya que el mismo tratado establece que no deberán crearse requisitos restrictivos a los ya establecidos en el Código de Regulación Federal, por lo que California deberá sujetarse al TLCAN.</p> <p>Por lo que se refiere a la periodicidad de las inspecciones deberán de ser cada 2 años y no cada 18 meses tal como se propone, ya que de igual manera estarán siendo restrictivos con lo ya establecido por los principios del TLCAN.</p> <p>La revisión a documentos financieros y contables se encuentra extralimitada a los requisitos de inspección, por lo que con la contratación del seguro se estaría garantizando cualquier daño a terceros, propiedad privada y a sus vías de comunicación.</p> <p>Se requiere el reconocimiento en USA y CANADA de la inspección establecida</p>

## ANÁLISIS DE CORRELACIÓN DE LAS REGLAS DE OPERACIÓN ESTADOUNIDENSES PARA EL TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO

Reglas o Regulaciones del TLCAN				
EUA	MÉXICO	CANADA	OBSERVACIONES SCT	OBSERVACIONES ANTP
<p>3. Cualquier cambio de información del solicitante deberá notificarlo en un plazo no mayor a 45 días y si no se da aviso se suspende el trámite o se revoca el registro (formato MCS-150).</p> <p>4. El solicitante deberá presentar el No. de registro SCT o bien, si está en proceso, el No. de solicitud; de no proporcionarse puede ser suspendida la solicitud.</p> <p>5. Para autobuses de capacidad de 15 pax o menor, requiere un seguro de US\$1,500,000 y mayor a 16 pax se requiere un seguro de US\$5,000,000.</p> <p>6. Para camiones de carga general de 10,000 lb (4535,14 kg) o mayor, se requiere un seguro de US\$750,000.00; tratándose de materiales medianamente peligrosos, requiere un seguro de US\$1,000,000.00; y para materiales altamente peligrosos, requiere un seguro de US\$5,000,000.00.</p> <p>7. Para camiones de carga general menores a 10,000 lb (4535,14 kg), se requiere un seguro de US\$300,000.00; y si operan con materiales altamente peligrosos (explosivos, radiactivos y venenosos) de US\$5,000,000.00.</p>	<p>3. El solicitante proporciona la declaración de características del vehículo, bajo protesta de decir verdad y cualquier cambio de información lo debe notificar en un plazo que no exceda 15 días naturales (13 de la LCPAF y 4A del RAFSA).</p> <p>4. El solicitante deberá presentar el registro del DOT que demuestre ser transportista.</p> <p>5. Para autobuses independientemente de su capacidad requiere un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros equivalente a 19,000 DSM y una póliza del seguro del viajero 3,160 DSM (7º y 83 del RAFSA).</p> <p>6. Para camiones que transportan carga general, se requiere un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros de 19,000 DSM (\$800,000.00) (7º y 83 del RAFSA)</p> <p>7. Para camiones que transportan materiales peligrosos, se requiere un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros por 19,000 DSM (\$800,000.00) y otro por daños al ambiente de \$900,000.00 (109, 110 y 112 RTTMRP).</p>	<p>El Sr. Frank Ritchie señaló que los gobiernos de Estados Unidos y Canadá trabajaron anteriormente en el establecimiento de programas computarizados que permitieran contar con un registro de los transportistas que prestan el servicio de carga en ambos territorios, lo que facilita el acceso de estos embarques.</p> <p>Finalmente, indicó que las inspecciones oculares únicamente se realizan cuando existe una sospecha de alguna irregularidad o bien en forma aleatoria</p>	<p>en la NOM-068-SCT-2-2000, como condicionante de la evaluación de seguridad de los vehículos mexicanos.</p> <p>3. y 4. En cuanto al manejo de cambios de información, presentación del No. de registro de la SCT, procedencia de las compañías, placas, tipo de transporte, tipo de carga, o cualquier requisito para el ingreso de las compañías o transportistas mexicanos a territorio de USA debe realizarse de forma sencilla, por medios electrónicos que la SCT implemente con USA para informar a todas las dependencias estadounidenses (aduanas, DOT, FMCSA, entre otras)</p> <p>5.- Sin comentarios</p> <p>6, 7.y 8.- Se deberá definir cuales son los materiales medianamente y altamente peligrosos.</p> <p>Determinar los requisitos y los montos para contratación en su caso de fianzas, y/o en su caso reconocer las ya reconocidas los seguros avalados por la AMIS, a fin de facilitar y agilizar el proceso de indemnización y disminuir los costos de operación.</p> <p>Conocer los requisitos del formato MCS-90 del DOT para el cruce de la frontera.</p>	

## ANÁLISIS DE CORRELACIÓN DE LAS REGLAS DE OPERACIÓN ESTADOUNIDENSES PARA EL TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO

Reglas o Regulaciones del TLCAN				
EUA	MÉXICO	CANADA	OBSERVACIONES SCT	OBSERVACIONES ANTP
<p>8. Seguro de la carga US\$5000.00 por pérdida o daño a propiedad que transporta cualquier vehículo comercial US\$10,000.00.</p> <p>Todos los seguros deben estar contratados por lo menos por 24 horas o más si es necesario, de acuerdo a los trayectos.</p> <p>No remitir evidencia del seguro anexo a la forma, pero si es otorgado el registro, portar en el vehículo un formato actualizado MCS-90 del DOT cuando cruce la frontera.</p> <p>Los vehículos de carga comerciales menores a 10,001 lb (4535,6 kg) y que conozcan las regulaciones de seguridad y de peso y dimensiones del DOT y que no transportan materiales peligrosos, no requieren ser inspeccionados por el plan de seguridad.</p> <p>9. Dependiendo de la capacidad de carga de los vehículos y los materiales a transportar, se podrán exceptuar algunos requerimientos.</p> <p>10. En todo momento, en circulación el vehículo llevará consigo, copia del certificado de registro.</p> <p>11. Pago de impuesto por uso de carretera.</p> <p>12. Los vehículos deberán observar las Normas de seguridad físico-mecánicas.</p>	<p>8. El transportista se hace responsable de la carga por un valor de 15 DSM/ton, cuando el usuario no declara el valor de la mercancía (66 fracc. V de la LCPAF y 84 del RAFSA).</p>			<p>9.- Se den conocer las excepciones a sus requerimientos.</p> <p>10.- La copia del registro será válida en copia simple y se requerirá certificado ante fedatario público.</p> <p>11.- Se de conocer el proceso del calculo del pago del impuesto por uso de carretera tanto para la zona comercial, como para todo el territorio.</p> <p>12.- Se reconozca la validez de la revisión estipulada en la NOM-068-SCT-2-2000, y que éste se realice en el país de origen y con su autoridad (México).</p>

## ANÁLISIS DE CORRELACIÓN DE LAS REGLAS DE OPERACIÓN ESTADOUNIDENSES PARA EL TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO

Reglas o Regulaciones del TLCAN				
EUA	MÉXICO	CANADA	OBSERVACIONES SCT	OBSERVACIONES ANTP
<p><b>CONDUCTORES</b></p> <p>1. El conductor debe contar con la Licencia Comercial de Conductor o Licencia Federal de Conductor y que sean mayores a los 21 años.</p> <p>2. El transportista debe demostrar que el conductor está capacitado para manejar con seguridad.</p> <p>3. El transportista debe mantener por 5 años los datos de capacitación de los operadores.</p> <p>4. El transportista debe demostrar que el conductor no tiene antecedentes penales.</p>	<p>1. Los conductores de vehiculos del autotransporte federal deberán obtener y en su caso renovar la licencia que expida la SCT. El otorgamiento de licencias federales, se otorga previa aprobación de los cursos de capacitación y de los exámenes psicofísicos (Art. 36 LCPAF).</p> <p>2. El art. 36, 37 y 38 de la LCPAF, 89 del RAFSA y 128 del RTTMRP, obliga a los transportistas a proporcionar capacitación y adiestramiento a sus conductores y ser solidariamente responsables de sus conductores.</p> <p>3. El transportista debe resguardar los registros de la bitácora del conductor por 60 días naturales y el conductor resguardar en la unidad la de 7 días anteriores (62 Bis RTCF).</p> <p>4.- Las solicitudes de licencia se convalidan con el registro del banco de datos para evaluar las incidencias administrativas y penales (Art. 36 LCPAF).</p>			<p><b>CONDUCTORES</b></p> <p>1.-Se reco nozca el memorando de entendimiento celebrado entre los gobiernos de EUA y México, a razón del reconocimiento y la validez de las licencias federales de conductor y las licencias comerciales de conductor, derivado de la estrecha relación comercial que existe entre ambos países.</p> <p>2.-El mismo documento de licencia comercial o federal en su caso, será prueba plena de la capacidad y adiestramiento del conductor, derivado de que los requisitos para obtener la misma incluyen una capacitación y un examen teórico-práctico, asimismo esta sirva como certificado médico.</p> <p>3.-Se sugiere utilizar los expedientes con que cuentan las empresas al respecto, ya que la bitácora de horas de servicios, no demuestra la capacitación de los conductores como lo indica la SCT en la columna MÉXICO. Asimismo y atendiendo el espíritu de que ninguna ley tendrá efecto retroactivo en perjuicio de persona alguna se requiere que especifiquen que a las empresas de nueva creación y las ya existentes que no tengan estos datos se les permita iniciar con este requisito</p> <p>4.- Que no se otorgue la licencia federal mexicana al operador que tenga en su caso antecedentes penales garantizando dicho requisito. Para esto deberá conformarse una base de datos vigente de la PGR con la SCT, donde se pueda realizar consultas públicas.</p>

## ANÁLISIS DE CORRELACIÓN DE LAS REGLAS DE OPERACIÓN ESTADOUNIDENSES PARA EL TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO

Reglas o Regulaciones del TLCAN				
EUA	MÉXICO	CANADA	OBSERVACIONES SCT	OBSERVACIONES ANTP
<p>5. El transportista debe tener un programa de registro de las operaciones del conductor cada 12 meses.</p> <p>6. El transportista debe llevar una bitácora de registro de las horas de servicio del conductor, y que no rebasen las horas límite de operación de 10 horas diarias de conducción para pasaje, 15 horas diarias de conducción para carga, 60 horas por semana de conducción para pasaje y 70 horas de conducción por semana para carga.</p>	<p>5.- Los transportistas llevan un registro permanente de sus conductores (Art. 36 LCPAF).</p> <p>6.- No se cuenta con los límites de horas de servicio del conductor, solamente la obligatoriedad de las bitácoras (Art. 62 Bis RTCF)</p>			<p>5.- El transportista debe resguardar los registros de la bitácora del conductor por 60 días naturales y el conductor resguardar en la unidad la de 7 días anteriores (62 Bis RTCF).</p> <p>6. Coincidimos con las horas de servicio con las que se operan respetando las legislaciones vigentes en cada país, incluyendo los contratos colectivos de trabajo celebrados por las empresas transportistas mexicanas</p>
<p>7. El transportista debe anexar los procedimientos de control de los registros de servicio del operador que efectúa al vehículo</p> <p>8. El transportista debe llevar control de las pruebas de alcohol y drogas que se aplican al conductor e indicar que laboratorios efectúan las pruebas.</p> <p>9. Escribir y hablar inglés suficiente para responder a las preguntas oficiales.</p>	<p>7.- No se solicita tal información por no tener base jurídica.</p> <p>8.- Se tiene un programa de inspección operativo para las pruebas de alcohol y drogas (Art. 84 RTCF).</p>			<p>7.- Sin comentarios</p> <p>8. El art. 84 de RTCF se contemplan sanciones por conducir en estado de ebriedad, sancionando la reincidencia Por otra parte la Ley Federal del Trabajo determina la prohibición de la utilización de alcohol y el uso de drogas sólo se efectuara bajo prescripción médica. Por lo tanto coincidimos que se lleven a cabo las pruebas de alcohol y drogas y se por lo que se sugiere la implementación de un programa de este tipo por parte de las empresas.</p> <p>9. Se solicita que los formatos de registro, infracciones y cualquier documento relacionado con la operación transfronteriza sea bilingüe (inglés-español) de conformidad con la Orden ejecutiva 13166 establecida por la FMCSA,</p>

## ANÁLISIS DE CORRELACIÓN DE LAS REGLAS DE OPERACIÓN ESTADOUNIDENSES PARA EL TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO

### Reglas o Regulaciones del TLCAN

EUA	MÉXICO	CANADA	OBSERVACIONES SCT	OBSERVACIONES ANTP
<p>10. Entender señales de tráfico.</p> <p>11. Capacidad para requisitar informes y documentos oficiales.</p> <p>12. No conducir en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas.</p> <p>13. Conducir sin fatiga excesiva.</p> <p>14.-Los conductores deberán observar las disposiciones de las autoridades laborales en cuanto a su situación y desempeño laboral</p>				<p>proporcionando una traducción en español e incorporando las instrucciones de las formas de registro, tal y como de lleva a cabo con los formatos migratorios.</p> <p>10. Coincidimos en este punto con USA ya que las señales de tránsito se consideran como universales, se sugiere la implementación de cursos para reforzar los conocimientos de éstas.</p> <p>11. De conformidad con la orden ejecutiva la FMCSA proporcionará medidas para que las personas con la limitación de inglés requirieran dichos documentos, la SCT podría realizar una guía inglés-español para el conductor sobre las actividades más usuales en el autotransporte.</p> <p>12. Conforme a la columna EUA.</p> <p>13. Se requiere definir que se considera como fatiga excesiva, a fin de que no se cree discrecionalidad de las autoridades de EUA, deberá ser evaluada por médicos especialistas de las empresas mismas que la SCT deberá certificar para que el gobierno de USA los reconozca, por otra parte México a través de la SCT deberá buscar la homologación, de acuerdo a la norma sobre el mismo tema aun pendiente por implementar en nuestro país.</p> <p>14. Es ambigua y falta definición de estas disposiciones laborales, en materia de autotransporte, ya que el pago de la prestación laboral no deberá ser diferente a la del país de origen, toda vez que el ingreso de las empresas y/o operadores será en calidad de visitante de negocios.</p>

## ANÁLISIS DE CORRELACIÓN DE LAS REGLAS DE OPERACIÓN ESTADOUNIDENSES PARA EL TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO

Reglas o Regulaciones del TLCAN				
EUA	MÉXICO	CANADA	OBSERVACIONES SCT	OBSERVACIONES ANTP
<p><b>EMPRESA TRANSPORTISTA</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Comprobar que tiene una organización establecida</li> <li>En sus archivos deberán existir constancia de: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bitácoras</li> <li>• Informe de pruebas de alcohol y drogas</li> <li>• Accidentes</li> <li>• Riesgos de los materiales</li> <li>• Records (calificación del personal)</li> </ul> </li> <li>Certificar la voluntad de cumplir con las reglamentaciones, DOT, Departamento de Trabajo y la Agencia de Seguridad y Salud.</li> <li>Designar un representante en cada uno de los Estados en los que operará.</li> <li>Contactar a las Agencias Regulatorias de cada Estado, para los registros interestatales, incluyendo las de materiales peligrosos.</li> </ol>				<p><b>EMPRESA TRANSPORTISTA</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>En base a la registro oficial de la SCT, se determina que las empresas que se encuentren en este, se encuentran establecida de conformidad con la legislación mexicana, misma que deberá tomarse en cuenta y respetar.</li> <li>De conformidad con los expedientes de empresa, se recomienda que se implemente un proceso de registro con los datos requeridos.</li> <li>Se requiere definir por ambigüedad, sólo normatividad correspondiente al autotransporte y no a las legislaciones labora, salud y seguridad social.</li> <li>Se reitera el comentario establecido en el punto 1 para Vehículos.</li> <li>Los formatos sugeridos determinan la operación a nivel federal, por lo que deben señalar medidas interestatales. Ya que el mismo tratado establece que no deberán crearse requisitos restrictivos a los ya establecidos en el Código de Regulación Federal, por lo que deberán sujetarse al TLCAN. Nota : Se implementen para conocimientos de reglamentos de USA y realización de trámites.</li> </ol>